Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3004

14. 11. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Steffi Lemke, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/2793 –

Zuckerrübentransporte auf Schiene und Straße

Ende 1993 endete in Deutschland der Zuckerrübentransport auf der Schiene. In einer beispiellosen Kooperation zwischen Bahn und Zuckerfabriken wurde der Rübenverkehr schrittweise auf die Straße verlagert. Die Bahn rechtfertigte sich mit angeblich hohen Vorhaltekosten für den nur saisonalen Einsatz der Rübenwaggons, und die Zuckerfabriken stellten gleichzeitig ihre Annahmestellen auf reine Straßenanbindung um. Nach Verlagerung der Rübentransporte auf die Straße beendete die vormalige Deutsche Bundesbahn dann häufig die Bedienung der betroffenen Strecken im Güterverkehr und strebte deren Stillegung an, weil der Rübenverkehr das Rückgrat des Gütertransportes auf den Schienenstrecken im ländlichen Raum war.

Mit der Verlagerung der Zuckerrübentransporte von der Schiene auf die Straße reduzierten sich die Steuereinnahmen aus diesem Transportsektor. Während die vormalige Deutsche Bundesbahn für den Verbrauch von Mineralöl auch im Rahmen der Rübentransporte die entsprechende Steuer entrichtete und somit für Steuereinnahmen sorgte, werden Rübentransporte auf der Straße in hohem Maße mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen durchgeführt, die über entsprechende Steuerbefreiungen verfügen. Die Landwirte, die mit Traktoren ihre Rüben selbst anliefern, erhalten die Mineralölsteuern zurückerstattet, und ihre Traktoren sind von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Dies trifft auch auf einen großen Teil der nur im landwirtschaftlichen Verkehr eingesetzten Lkw (bei landwirtschaftlichen Genossenschaften, mit grünem Kennzeichen) zu, wenn sie mit Rüben größere Entfernungen zurücklegen. Eine Verschärfung erfährt diese Situation durch die Konzentrationserscheinungen in der Zuckerindustrie, durch die einzelne Standorte aufgegeben worden sind, so daß die Anfahrtsstrecke von den Rübenfeldern bis zu den Rübenannahmestellen sich zum Teil erheblich verlängert haben.

Im Nachbarland Schweiz werden noch heute Rüben umweltfreundlich per Bahn transportiert. Nicht mehr benötigte Rübenverladeanlagen aus der Vorderpfalz wurden in die Schweiz verkauft, um die dortige Bahnverladung weiterhin sicherzustellen und sogar neu einzuführen.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung verfolgt das verkehrspolitische Ziel, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 9. November 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

stärker als bisher an der Bewältigung des Verkehrsaufkommens zu beteiligen. Durch die Bahnreform und die strikte Trennung der unternehmerischen von den hoheitlichen Aufgaben sind die Weichen für die Entwicklung eines flexiblen, den Anforderungen des Marktes entsprechenden Schienenverkehrssystems gestellt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten einen diskriminierungsfreien Zugang zum öffentlichen Schienennetz. Durch den dadurch möglichen Wettbewerb kommen Marktprinzipien auch im Schienenverkehr zur Geltung.

Mit der Bahnreform ist eine wesentliche Voraussetzung für ein integriertes Gesamtverkehrssystem geschaffen, in dem sich die Aufgabenteilung unter den Verkehrsträgern nach ihrer jeweiligen spezifischen Systemstärke bemißt.

Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform unter anderem die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes. Die DB AG muß ihre Operationsfelder nach Kosten- und Ertragsgesichtspunkten ausrichten und sich dabei unter Umständen auch von unwirtschaftlichen Transportaufgaben lösen. Gleiches gilt für andere Unternehmen, die sich im Schienenverkehr betätigen.

Die eingetretenen Verlagerungen im Transport von Zuckerrüben von der Schiene auf die Straße müssen vor diesem Hintergrund und der Abschaffung wettbewerbsverzerrender Ausnahmetarife im Schienenverkehr beurteilt werden. Bei den saisonalen Verkehren mit einer durchschnittlichen Transportweite von etwa 40 km ist der Lkw dem Schienenverkehr grundsätzlich überlegen.

Zudem sieht sich die Zuckerindustrie seit Mitte der 80er Jahre aufgrund sinkender Erlöse einem zunehmenden Rationalisierungsdruck ausgesetzt. Nach Angaben der Wirtschaftsverbände Zucker wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, um durch verbesserte Logistikkonzepte eine kostenoptimale Anfuhr von Zuckerrüben zu erreichen. Mit der ehemaligen Deutschen Bundesbahn konnten diese Konzepte nicht realisiert werden.

Die Bundesregierung kann im Bahnbereich nur noch bedingt im Rahmen der ihr verbliebenen Zuständigkeit Auskunft geben. Unter Bezug auf das Schreiben von Staatsminister Pfeifer vom 21. Juni 1995 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Absprache in der Sitzung dieses Ausschusses am 29. Juni 1995 beantwortet die Bundesregierung bis zur vorgesehenen abschließenden Entscheidung des Geschäftsordnungsausschusses die Fragen 8, 9, 13 und 14 zum unternehmerischen Verantwortungsbereich der Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit. Dabei ist die Mitwirkung der Bundesregierung auf die Weiterleitung der Auskünfte des Unternehmens beschränkt. Es kann nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen getroffen hat.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlagerung der Zuckerrübentransporte von der Schiene auf die Straße aus ökologischer Sicht und vor dem Hintergrund ihrer Propagierung des Vorrangs der Schiene vor der Straße?

Der überwiegende Teil des Zuckerrübenverkehrs ist Güternahverkehr mit einer Transportentfernung unter 50 km. Für den unvermeidbar gebrochenen Transport Straße/Schiene wurden in der Vergangenheit nicht nur zahlreiche Güterwagen, sondern auch spezielle Verladeeinrichtungen sowie Schieneninfrastruktur ausschließlich für diesen Zweck vorgehalten. Da die Fahrzeuge und Einrichtungen nur rd. acht Wochen im Jahr genutzt wurden, ergab sich eine außerordentlich ungünstige Kostenstruktur für den Zuckerrübenverkehr auf der Schiene. Überdies ist das Sammeln eines großflächig verteilten Verkehrsaufkommens keine eisenbahnspezifische Transportaufgabe.

Die Bundesregierung unterstützt ein Zusammenarbeiten der Verkehrsträger, bei der jedes System seine Stärken zum Einsatz bringt:

- Große Lasten auf weiter Entfernung aus ökologischen Gründen mit der Bahn und
- Sammeln und Verteilen in der Fläche auf der Straße.

2. Mit welchen Ergebnissen wurden gegebenenfalls verkehrsbezogene Schadstoffmessungen im Umfeld von Zuckerfabriken vor und während einer Zuckerrübenkampagne vorgenommen?

Der Bundesregierung liegen keine Ergebnisse verkehrsbezogener Schadstoffmessungen im Umfeld von Zuckerfabriken vor.

3. Ist es richtig, daß es durch die Verlagerung des Zuckerrübentransports von der Schiene auf die Straße insbesondere im Einzugsgebiet großer Zuckerfabriken – z. B. in Regensburg – zu erheblichen Verkehrsbelastungen kommt?

Auf Bundesfernstraßen sind erhebliche Verkehrsbelastungen durch Verlagerung der Zuckerrübentransporte von der Schiene auf die Straße nur in Ausnahmefällen bekannt. Gleichwohl kann es im näheren Einzugsbereich von zuckerrübenverarbeitenden Betrieben insbesondere im nachgeordneten Netz saisonal zu Auswirkungen der Zuckerrübentransportfahrzeuge auf den übrigen Straßenverkehr kommen. Auf die Gesamtverkehrsbelastung haben die Zuckerrübentransporte keinen nachweisbaren Einfluß.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlagerung der Zuckerrübentransporte von der Schiene auf die Straße im Kontext der Verkehrssicherheit?

Untersuchungen bzw. Daten zur Auswirkung der Verlagerung von Zuckerrübentransporten von der Schiene auf die Straße hinsichtlich der Verkehrssicherheit liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. In welchem Umfang waren seit 1980, jeweils pro Jahr, Rübentransporte auf der Straße in Verkehrsunfälle (Vervielfachung von Überholvorgängen) verwickelt?

   Wie war die Schwere dieser Unfälle, differenziert nach Todesfällen, Verletzten und Sachschäden?

Ob und in welchem Umfang Daten über die Beteiligung von Rübentransporten an Verkehrsunfällen seit 1980 vorliegen, konnte wegen der kurzen Frist nicht ermittelt werden.

6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Straßenneu- und -ausbauprojekte, die im Zusammenhang mit der Ausweitung des Zuckerrübenverkehrs (Überholvorgänge) auf der Straße stehen?

   Welche Kosten werden bei Durchführung dieser Maßnahmen entstehen bzw. sind schon entstanden?

Maßnahmen des Um-, Aus- und Neubaus von Bundesstraßen, die im Zusammenhang mit der Ausweitung des Zuckerrübenverkehrs auf der Straße stehen, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Zuckerrübentransporte auf Bundesstraßen sind in der Regel verkehrsmäßig nicht so stark, daß sie die Funktion der Straße für den weiträumigen Verkehr nachhaltig beeinträchtigen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung das Argument der hohen Kosten für die nur saisonale Vorhaltung der sogenannten „O-Waggons" im Schienenrübenverkehr vor dem Hintergrund, daß auch die Fahrzeuge für den Straßenrübenverkehr in der Regel spezialisierte Lkw-Hänger-Kombinationen sind und damit nur saisonal eingesetzt werden können?

Lkw und Hänger werden in der Regel nicht ausschließlich für die Rübenkampagne vorgehalten. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Was ist mit den Waggons geschehen, die bis 1993 im Schienenrübenverkehr eingesetzt worden sind?

   Ist es richtig, daß es sich um alte, nur noch im Zuckerrübentransport eingesetzte Güterwaggons handelte, deren Vorhaltekosten ohnehin gering waren?

Die DB AG teilt mit, daß die bis 1993 im Rübenverkehr eingesetzten Güterwagen ausgemustert und zerlegt sind. Es handelte sich um abgeschriebene Fahrzeuge, die ausschließlich für den Rübentransport vorgehalten und vereinfacht instandgehalten wurden und deren Vorhaltungskosten demzufolge geringer waren als für die übrigen Güterwagen im Ladungsverkehr.

9. In welcher Höhe fielen zwischen 1980 und 1993 jeweils pro Jahr Steuereinnahmen speziell durch die Rübentransporte der Deutschen Bundesbahn an?

In den Jahren 1980 bis 1993 ist für Rübentransporte nach Aussage der DB AG eine Umsatzsteuer in nachfolgend aufgeführter Höhe angefallen (Beträge in Mio. DM):

1980	7,455	1987	7,059
1981	9,616	1988	5,520
1982	9,323	1989	4,748
1983	7,001	1990	4,230
1984	8,904	1991	3,530
1985	8,151	1992	2,431
1986	7,874	1993	0,605

10. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß mit von der Kraftfahrzeugsteuer befreiten Lkw Fahrten zwischen den Rübenanbaugebieten und den Rübenfabriken durchgeführt werden, und wie hoch schätzt die Bundesregierung den hiermit verbundenen Steuerausfall?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über die Höhe der mit von der Kraftfahrzeugsteuer befreiten Fahrzeugen durchgeführten Fahrten zwischen den Zuckerrübenanbaugebieten und den Zuckerrübenfabriken vor.

11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Schienenanteil in der Schweiz und dessen Kostenstruktur im Vergleich zum konkurrierenden Lkw-Transport?

Der Anteil der Schienentransporte an den Gesamttransporten in der Schweiz betrug 1993 nach Angaben der schweizerischen Verkehrsstatistik, herausgegeben vom Bundesamt für Statistik, Bern, gemessen an den transportierten Tonnen 9,6 % und gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern 38,4 %. Die entsprechenden Anteile im Lkw-Transport waren 83,6 % und 50,3 %. Informationen über die Kostenstruktur der Bahn im Vergleich zum konkurrierenden Lkw-Transport liegen nicht vor.

12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Gründe, warum in der Schweiz ein großer Teil der Zuckerrübentransporte auf der Schiene abgewickelt wird, und in welcher Weise hält sie die branchenspezifischen Verhältnisse in der Schweiz für vergleichbar mit denen in der Bundesrepublik Deutschland?

Nach Mitteilung der Schweizer Bundesbahnen (SBB) erfolgen ca. drei Viertel der Zuckerrübentransporte auf der Schiene. Der restliche Anteil des Zuckerrübentransportes erfolgt per Feldrandverladung mit landwirtschaftlichem Gerät, d. h. es gibt keinen gewerbsmäßigen Transport mit Lkw in der Schweiz. Diese Aufteilung beruht auf einem Konzept der SBB mit den großen Zuckerfabriken in der Schweiz. Während sich diese Zuckerfabriken geographisch eher an der Peripherie des Landes befinden, erfolgt der Zuckerrübenanbau jedoch in der Mittelschweiz, d. h. es finden relativ lange Beförderungen statt. Dies ist ein wesentlicher Unterschied zu den Verhältnissen in Deutschland, wo der Anbau in unmittelbarer Nähe der Zuckerfabriken erfolgt.

Neben dieser Besonderheit der Schweiz, die den Zuckerrübentransport durch die Bahn nahelegt, sind auch ökologische Gründe ausschlaggebend.

Derzeit wird die Konzeption des Zuckerrübentransportes in der Schweiz im Hinblick auf die hohen Produktionskosten des Zukkers, unter anderem auch wegen der Kosten des Bahntransportes, überprüft.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen einer Rückverlagerung auf die Schiene vor dem Hintergrund neuer Techniken im kombinierten Verkehr, wie z. B. durch den Einsatz von Abrollcontainern (ACTS), wodurch der vielfach für den Straßentransport propagierte Vorteil „Feldrandabholung" auch wieder für die Schiene gelten würde?

Behälter-Transport-Systeme Schiene/Straße (BTS) einschließlich Abrollcontainer (ACTS) sind grundsätzlich technisch für den Zukkerrübentransport geeignet; ihre Anwendung scheitert jedoch unter den heutigen Bedingungen an einer unzureichenden Wirtschaftlichkeit. Der gebrochene Verkehr im Straßenvor- und ggf. -nachlauf ist bei einer durchschnittlichen Entfernung früherer Zuckerrübenverkehre auf der Schiene von rund 50 km (Stand 1990) wesentlich teurer als die durchgehende Straßenbeförderung und wird deshalb von der Zuckerwirtschaft nicht akzeptiert. Zudem weisen die BTS wegen ihrer hohen Systemkosten auch bei größeren Transportentfernungen keine Wirtschaftlichkeit für die DB AG aus. Eine Wettbewerbsfähigkeit vom BTS gegenüber der durchgehenden Straßenbeförderung könnte bei den Zuckerrübentransporten nur mittels Preissubventionierung durch Dritte, z. B. Gebietskörperschaften, erreicht werden.

Beim Zuckerrübentransport handelt es sich zudem um einen Saisonverkehr von ca. drei Monaten (September bis November), für den entsprechende Kapazitäten – sowohl hinsichtlich Tragwagen als auch Behältern – nicht besonders vorgehalten werden können, auch nicht von den BTS-Betreibergesellschaften.

14. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, den derzeit seitens der Deutschen Bahn AG angelaufenen Rückzug aus der Fläche zu beenden, da dieser sich zwar kurzfristig betriebswirtschaftlich für die Deutsche Bahn AG rechnen mag, zukünftig aber zu erheblichen Problemen führen wird und dementsprechend Voraussetzung einer Rückverlagerung des Rübenverkehrs – wie im gesamten Schienengüterverkehr – die Existenz eines auch die Fläche erschließenden Gleisnetzes ist.

Die vom Deutschen Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates verabschiedete Bahnstrukturreform hat mit § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ein Instrument geschaffen, mit dem die für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung zuständigen Länder im Vorfeld in die Entscheidung über eine Stillegung von Eisenbahninfrastruktur einbezogen werden. Die Initiative für Stillegungen liegt bei der Deutschen Bahn AG, nicht bei der Bundesregierung.

In diesem Zusammenhang teilt die DB AG mit, daß sie sich im Güterverkehr grundsätzlich nicht aus der Fläche zurückzieht. Beweis dafür sind

- die heutige durchschnittliche Entfernung z. B. im konventionellen Ladungsverkehr von ca. 202 km,
- die Vorhaltung von 2 826 Güterverkehrsstellen und
- die Bedienung von rund 10 500 privaten Gleisanschlüssen.

Zielsetzung sind für den Vorstand solche Verkehre, die für den Kunden eine optimale Lösung seines Transportproblems bedeuten und gleichzeitig für die Bahn ein positives Ergebnis erbringen.

Entscheidungen zur Bedienung von Güterverkehrsstellen in der Fläche sind insofern vom Potentialaufkommen und betriebswirtschaftlichen Ergebnissen abhängig.

15. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Tatsache, daß ein privates Eisenbahnunternehmen in Niedersachsen allein in seinem Einzugsgebiet („Nasses Dreieck") jährlich gern 40 000 bis 50 000 Tonnen Zuckerrüben transportieren und damit die Straßen sowie die Umwelt erheblich entlasten würde, daran aber von den Zuckerfabriken gehindert wird, da diese auf Straßenanlieferung bestehen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über ein entsprechendes wettbewerbsfähiges Transportangebot eines privaten Eisenbahnunternehmens in Niedersachsen vor.

16. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung angesichts dieser Umstände, mit ökologisch orientierten, ordnungspolitischen Maßnahmen auf eine Rückverlagerung der Rübentransporte auf die Schiene hinzuwirken?

Angesichts der besonderen Systemstärke des Lkw in diesem Segment beurteilt die Bundesregierung gegenwärtig die Möglichkeiten für eine Rückgewinnung dieser Transporte für die Schiene als wenig aussichtsreich. Dies schließt jedoch nicht aus, daß Schienenverkehrsunternehmen auf einzelnen Relationen unter veränderten Bedingungen konkurrenzfähige Angebote unterbreiten können.

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333